

**Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949**  
(WIGBL. S. 175)

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**



**AUSGEGEBEN AM  
15. OKTOBER 1953**

**DEUTSCHES PATENTAMT**

**PATENTSCHRIFT**

**Nr. 893 298**

**KLASSE 63c] GRUPPE 304**

**H 6708 II / 63c**

---

**Alfons Hollick, Duisburg-Wanheimerort und  
Jakob Welter, Duisburg-Hüttenheim  
sind als Erfinder genannt worden**

---

**Alfons Hollick, Duisburg-Wanheimerort und  
Jakob Welter, Duisburg-Hüttenheim**

**Selbsttätige Steuerkupplung für Anhänger an Lastzügen**  
Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 21. November 1950 an  
Patentanmeldung bekanntgemacht am 21. Mai 1952  
Patenterteilung bekanntgemacht am 3. September 1953

---

Die zum Mitführen von Anhängewagen bei Lastkraftwagen verwendeten Kupplungen sind in der Mitte des hinteren Querholmes des Fahrgestells starr angeordnet. Daraus ergibt sich, daß ein Spuren des Anhängers nicht in dem Maße erfolgt, die in starken Kurven wünschenswert ist. Bei Verwendung eines zweiten Anhängers werden die Anhänger so stark nach der inneren Seite der Kurve versetzt, daß oft die halbe Fahrbahn blockiert ist. Diese Übelstände werden wesentlich herabgesetzt durch die neue selbsttätige Steuerkupplung nach der Erfindung.

In der Zeichnung ist die Erfindung beispielweise dargestellt.

Abb. 1 zeigt die Stellung der automatischen Steuerkupplung in der Kurve;

Abb. 2 zeigt eine andere Ausführung der Steuerkupplung;

Abb. 3 zeigt die geschlossene Gleitbahn mit dem Führungsschlitz;

Abb. 4 stellt einen Querschnitt durch die Führungsbahn mit dem auf Rollen laufenden Gleitkörper dar;

Abb. 5 veranschaulicht einen Längsschnitt durch den Gleitkörper mit dem unteren und oberen Rollensatz.

Sobald der Zugwagen die Fahrtrichtung ändert, vergrößert sich der Abstand zwischen den Wagen an der Außenseite der Kurve, dabei wird automatisch der Gleitkörper B mit der damit verbundenen Kupplung A durch die Seilzüge F nach der Seite des vergrößerten Abstandes gezogen. Der Angriffspunkt der Anhängerschere J verlagert sich damit nach außen. Dadurch beschreibt der vordere Radsatz des Anhängers fast genau denselben Weg wie die Vorderräder des Zugwagens. Das Kupplungsmaul A ist mit dem Gleitkörper B starr verbunden. Der Gleitkörper B ist mit einem unteren

und einem oberen Rollensatz C versehen und wird in einer geschlossenen Gleitbahn D geführt oder befindet sich unmittelbar an einem schwenkbaren Ausleger E, der in einer bogenförmigen Schiene geführt wird (Abb. 2).

Die Bewegung des Gleitkörpers B oder des Auslegers E erfolgt unmittelbar über die Rollen G durch die Seilzüge F, welche mit ihren Enden an dem Holm H des Anhängers eingehängt sind. Die Rollen G sind derart an den Enden der Gleitbahn D angeordnet, daß die Seilzüge sicher geführt sind. Beim Fahren ohne Anhänger wird das Kupplungsmaul durch Einhängen der Seilzüge F in Ösen K festgesetzt.

#### PATENTANSPRÜCHE:

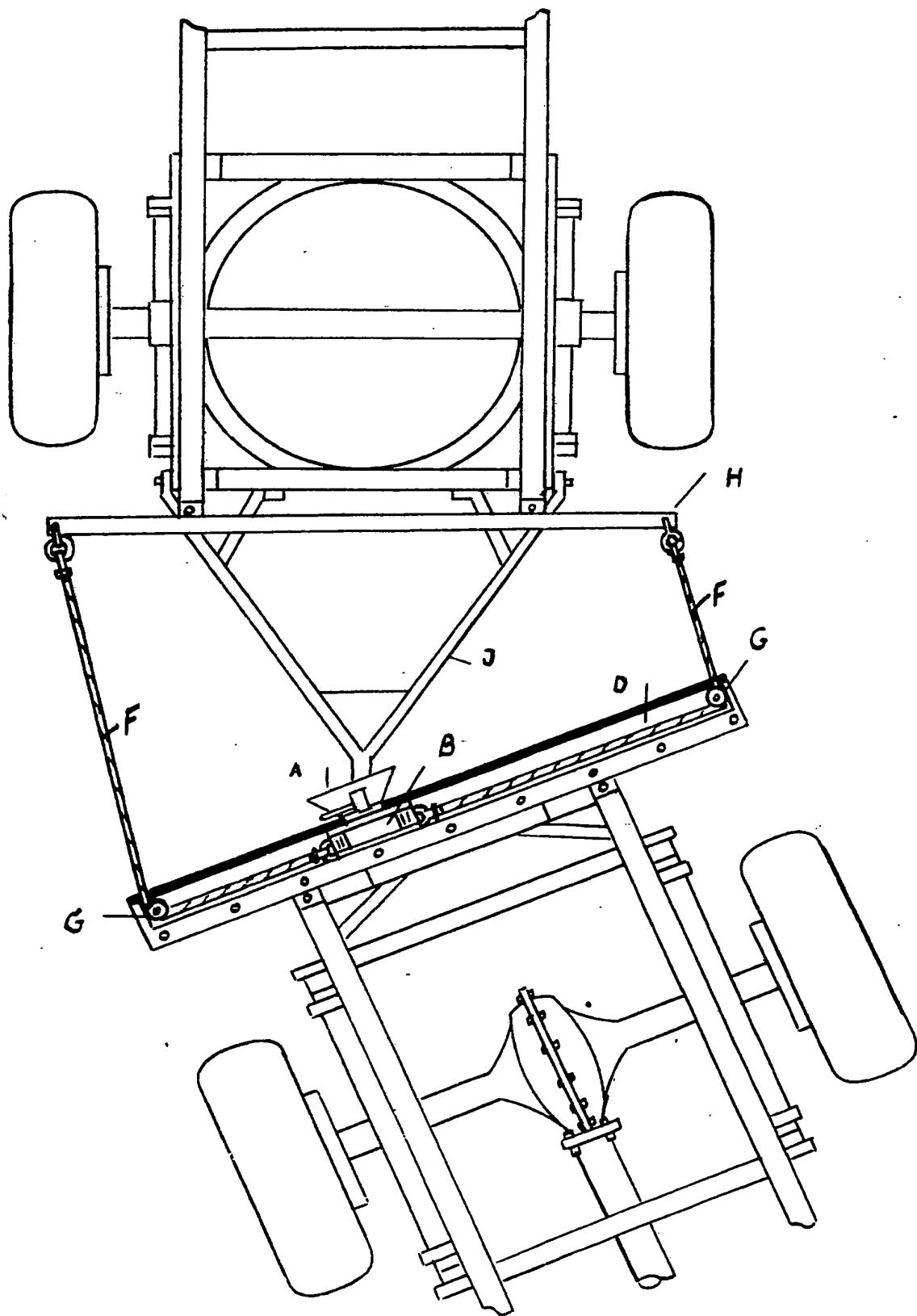
1. Selbsttätige Steuerkupplung für Anhänger an Lastzügen, dadurch gekennzeichnet, daß der in den Kurven wechselnde Abstand zwischen den Endflächen des Zugwagens und des Anhängers zur Verschiebung des Kupplungsmauls ausgenutzt wird.

2. Steuerkupplung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Kupplungsmaul (A) an dem Zugwagen an einem seitlich verschiebbaren Gleitkörper (B) angeordnet ist, an dem beiderseits Seilzüge (F) angreifen, die über seitliche Rollen (G) am Zugwagen geführt, mit ihren anderen Enden an einem Querholm (H) des Anhängers derart befestigt sind, daß beim Kurvenfahren das Kupplungsmaul (A) nach außen verschoben wird.

3. Steuerkupplung nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Kupplungsmaul (A) am Zugwagen an einem schwenkbaren Arm (E) angeordnet ist, der durch die Seilzüge (F) gesteuert wird.

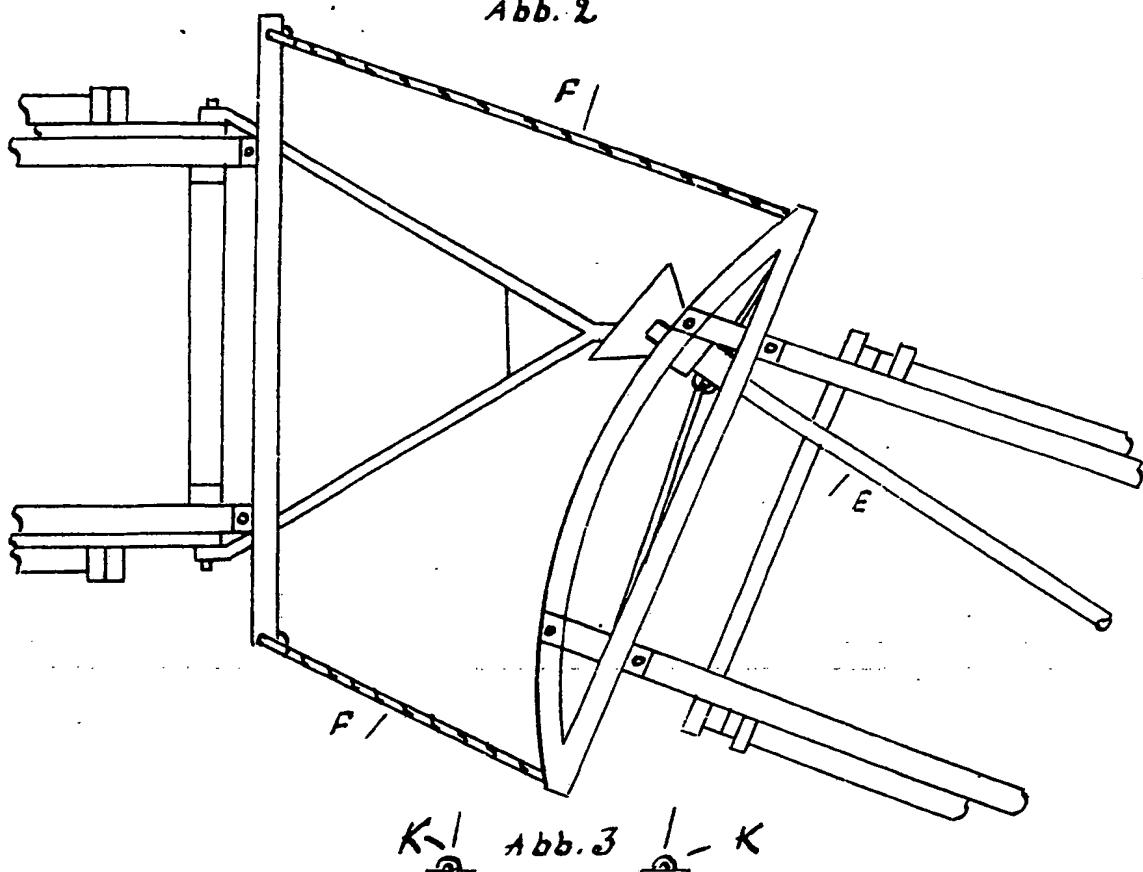
Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1



**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

Abb. 2.



K - / Abb. 3 / - K

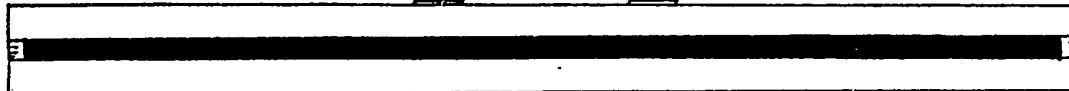


Abb. 4

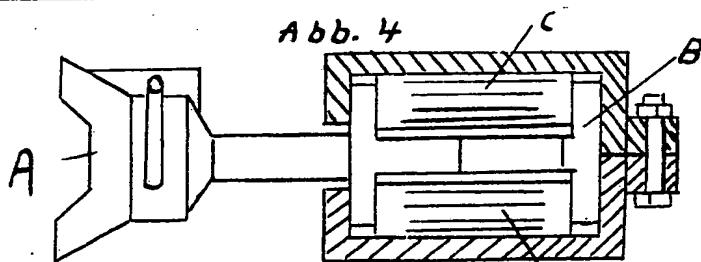
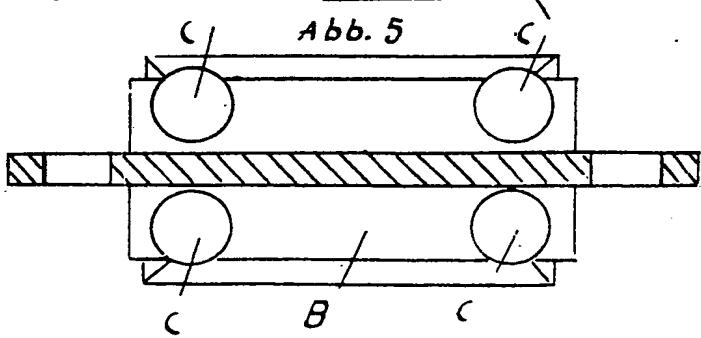


Abb. 5



**THIS PAGE BLANK (USPTO)**